

УДК 94(470/67)

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОЧТОВО-ТОРГОВОГО ТРАКТА ТЕМИР-ХАН-ШУРА – ГУНИБ – КУМУХ

А. Г. Мансурова, М. И. Абдуллаева

Институт истории, археологии и этнографии ДНЦ РАН

В статье впервые на основе новых архивных данных освещаются вопросы строительства почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух, показано его влияние на развитие экономики Дагестана.

The article for the first time on the basis of new archival data covers the construction of postal and commercial tract Temirkhanshura – Gunib – Kumukh. Its influence on the development of the economy of Daghestan is shown.

Ключевые слова: Россия; почтово-торговый тракт; военное командование; Темир-Хан-Шура; Гуниб; Кумух; торговля; экономика.

Keywords: Russia; postal-shopping channel; military command; Temirkhanshura; Gunib; Kumukh; trade; economy.

С началом Кавказской войны и на всем ее протяжении правительство России уделяло главное внимание строительству дорог в Дагестане [1], так как прокладывание новых дорог «способно не только удовлетворять военные задачи, но и будет способствовать торгово-экономическому развитию» [2].

До 40–50-х гг. XIX в. связь между плоскостными и горными районами осуществлялась по вьючным тропам. Как отмечали современники, «... пути сообщения в большей части Дагестана состояли из тропинок, годных только для верховой езды» [3]. Тропинки в основном «пролегали по ущельям, зигзагами в 20–30 поворотов» [4].

Грунтовые колесные дороги существовали только на плоскости и в прикаспийской зоне Дагестана.

В 40-х гг. XIX в. военное командование приступило к планомерному покорению Дагестана. В первую очередь началось усиленное строительство дорог, и ко времени окончания военных действий в эксплуатации находилось 443 км шоссейных дорог [5].

Командующий войсками в Прикаспийском крае генерал Л.И. Меликов поручил инженеру путей сообщения штабс-капитану Винче «представить предложения об устройстве путей сообщения между лезгинской кордонной линией и Прикаспийским краем» [6]. Штабс-капитан Винче показал себя блестящим знатоком дела. Он скрупулезно исследовал практически все дороги Дагестана, изучил их состояние, возможные варианты прокладки, а также состав грунта и на основе тщательного анализа разработал план дорожного строительства. Он разделил всю сеть дорог на четыре главных направления [7]. Основное внимание специалистами было уделено первой ветви предполагаемых дорог – из Темир-Хан-Шуры через Дженгутай, Оглы, Кутиша, Салтинский мост, Карадахский мост, Голотль, Датун, Асса, Ахвах и Карата и второй ветви – из Темир-Хан-Шуры – укр. Хаджал-махи через Салты, Кегер, Хиндибский мост, Ругуджа, из Тилитля в Голотль и из Тилитля в Гидатль. Среди этих дорог наибольшее значение имело строительство почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух. Для проложения путей сообщения следовало проектировать постройку мостов на р. Казикумукское Койсу – один мост против Хаджал-махинского укрепления в отверстии 10 сажен [8].

На основании полученного обстоятельного рапорта с описанием всех дорог генералом Л.И. Меликовым был составлен 15 декабря 1859 г. особый доклад за № 2985 и представлен Главнокомандующему Кавказской армией ген.-фельдмаршалу А.И. Барятинскому. Будучи большим знатоком Кавказа и Дагестана и высокопрофессиональным не только в военном деле, но и в строительном, А.И. Барятинский, изучив материалы доклада, после некоторых корректировок дал разрешение немедленно начать строительство дорог.

С первых же дней строители встретились с затруднениями. Архивные материалы свидетельствуют о том, что «при производстве во вновь покоренном крае дорог встречаемые по линии оных имущества местных жителей, как-то фруктовые деревья, пахотные поля, заборы приходится сносить с линии дорог» [9]. При этом подчеркивалось, что так поступать следует «в случае крайней необходимости и с вознаграждением хозяев их по утвержденной ген. Л.И. Меликовым оценке» [9].

По официальным данным, возникли проблемы в связи с отчуждением под дорогу из Темир-Хан-Шуры на Гуниб фруктового сада жителей с. Кудали [10]. Такие проблемы возникали довольно часто. Так, например, в 1860 г. были отчуждены под дорогу Темир-Хан-Шура – Гуниб пахотные земли, принадлежавшие жителям Мехтулинского ханства [10]. В следующем году под эту же дорогу был изъят участок земли, принадлежавший жителям Даргинского округа [11]. Были отчуждены земли, через которые проходила дорога Темир-Хан-Шура – Гуниб, у двоих жителей сел. Хаджал-махи, далее под спуск к Хурхутскому мосту земли под посевами и сады, принадлежавшие жителям сел. Хаджал-махи, а также земли многих джамаатов и частных лиц (Буглен, Верхний и Нижний Дженгутай) [11].

Исходя из стратегической и практической значимости военным командованием был составлен план строительства дорог по годам: предполагалось с 10 марта 1860 г. начать строительство дороги от Темир-Хан-Шуры через Буглен, Верхний Дженгутай, Кизил-Яр, Хаджал-махи, Куппинский перевал до укрепления Гуниб. Устройство дороги от Гуниба до копей каменноугольного сланца близ Карадаха было намечено начать с мая 1867 г. [12].

Как свидетельствуют документы из фонда «Дагестанское отделение Кавказского округа путей сообщения и штаба войск Дагестанской области», командующий войсками лично контролировал ход работы на этом участке и не только стягивал туда батальоны из разных уголков Дагестана, но и отправлял туда жителей из других районов и вообще «содействовал к скорейшему завершению строительства дороги» [13]. С марта по 1 декабря 1860 г. дорожные работы производились четырнадцатью батальонами солдат и вольными рабочими из местных жителей. За качеством работы тоже был жесткий контроль. Были «произведены дороги средней ширины: 1) от Темир-Хан-Шуры до сел. Буглен – 9 верст; 2) от сел. Верхний Дженгутай до Кизил-Ярского перевала – 1 верста, а вьючной – 4 версты 250 саж. шириною – 1 саж; 3) от Хаджал-махи до Салтинского моста – 26 версты; 4) от Салтинского моста до Мурадинского перевала – 9 верст 80 саж.; 5) от Мурадинского перевала к Карадахскому мосту – 1 верст 470 саж и вьючной – 3 верст 180 саж.; 6) у Карадахского моста – 1 верст 300 саж.; 7) от Салтинского моста до Гунибского моста – 10 верст. Кроме того, в скалах и сплошных валунах весьма крепких пород камня было разработано около 15 верст дороги. Порохостроительные работы были произведены в Салтинском ущелье на 1 версту» [14].

Для мостов на Кара-Койсу в Салтах, Гунибе и на Аварском Койсу у Карадаха была произведена заготовка тесанного и бутового камня, песка, извести [15]. «Во вновь устроенной дороге между сел. Хаджал-махи и Гунибом были устроены трубы, хотя частью временные, но годные для езды в течение двух лет. Зимние работы 6-го батальона и роты сапер ограничались большей частью заготовлением строительных материалов» [16]. Одна из ветвей исследуемого нами тракта, как отмечали современники, – дорога от сел. Хаджал-махи через Салтинский мост к Карадахскому мосту и от этого моста по Кара-Койсу через сел. Гуниб «разрабатывалась с большим успехом, такие прочные дороги что по ним можно ездить в экипаже без тормоза» [17]. Оценивая качество дорог в данном районе, комиссия в своем отчете отмечала: «Дорога от сел. Хаджал-махи трассирована правильно весьма прочно и разрабатывается успешно ... Дела идут к тому, что у нас в Дагестане будут прочные колесные и во всякое время года проезжаемые дороги» [18].

Для постройки укреплений на Гунибе командующий войсками назначил в Средний Дагестан первый батальон Апшеронского полка и первый Самурский пехотный полк [19]. В общей сложности за годы строительства почтово-торгового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух было проложено 112 верст 540 сажений [20], из них 36 верст 58 саж. – шоссе. Маршрут тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб был следующим: «Шура, сел. Муселим-аул (железный мост через р. Кара-Озень) сел. Буглень, за ним следовал подъем на перевал Балык-Баш далее дорога шла до сел. и ст. Большой Дженгутай, сел. Малый Дженгутай, через 4 версты подъем (ок. 8 верст) на Кизил-ярский перевал мимо сел. Дуранги, на 16 версте достигается перевал, с которого спускается к станции Кизил-Ярской; у подножия горы Кизил-Яр от станции отлогий спуск с версты, далее двумя зигзагами ок. 4,5 верст через Ак-Ярский перевал спуск 4 версты, сел. Кулеца, сел. и ст. Урма, сел. и станция Леваши, на 6-ой версте перевал в Хаджал-махинское ущелье, сел. и ст. Хаджал-махи, каменный мост чрез р. Казикумухское Койсу, сел. Купша (не доходя узкий проход в виде ворот, ок. 40 саж. длины), подъем около 10 верст на Куппинский перевал, спуск с него более 5 верст 23 зигзагами, к броду чрез Салтинскую речку, ст. Салтинская, Георгиевский железный мост (Салтинская щель), поворот влево вверх по течению р. Кара-Койсу, обороняемый каменными башнями на обоих берегах, далее подъем 8 зигзагами к бывшему русскому поселению на первой площадке, откуда еще двумя зигзагами дорога идет на среднюю площадь Гуниба» [21].

Другая ветвь этой дороги – Темир-Хан-Шура – Кумух. Почтово-торговый тракт проходил до сел. Хаджал-махи по Шурино-Гунибской дороге: «от сей станции дорога идет по грунтовой, от Хаджал-махов дорога спускается и 1 2/3 версты проходит между фруктовыми садами, далее пе-

реходит по каменному мосту р. Казикумухское Койсу и идет с 1/2 версты в скалистом косогорье левого берега реки, которая вторично переходит у сел. Ташкапур. В этом месте скалы обоих берегов снижаются настолько, что образуют как бы несколько естественных мостиков, во многих местах можно перешагнуть через глубокую щель, в которой протекает река. На дальнейшем протяжении дорога пролегает в полугорье правого берега, на высоте от 5 до 15 саж. над водой. У сел. Цудахар дорога переходит на левый берег реки, по которому и идет все время до сел. Кумух. Горы с обеих сторон подходят вплотную к реке, упираясь в нее почти отвесными скалами. В пяти верстах от сел. Цудахар река прорывается сквозь узкий проход, не более 3 саж. ширины, образуемый сходящимися с обеих сторон скалами; длина этого прохода, известного под названием Цудахарских ворот, достигает около 50 саж. Отсюда горы несколько отступают от правого берега, спускаясь к нему отложе, с правой же стороны по-прежнему проходят к самой реке» [22].

В документе «Сведения о колесных дорогах в Казикумухском округе», хранящемся в Центральном государственном архиве Республики Дагестан, отмечается, что этот округ соединен колесными путями «вполне удобными для проезда всякого рода экипажей с Кюринским, Гунибским и Даргинским округами. Одной из наиболее значимых дорог была дорога от сел. Кумух до сел. Цудахар, которая пролегалa мимо селений Унчукатль, Багеклю, Кума, Куркли и др. Дорога эта была разработана при кн. М.З. Аргутинском-Долгорукове и возобновлена в 1878–1881 гг.» [22].

Начиная с 1864 г. были возобновлены активные строительные работы на дороге Темир-Хан-Шура – Гуниб по расширению и доведению дороги на всем протяжении до колесного проезда, начиная от: 1) Темир-Хан-Шуры через Нижний Дженгутай и Большой Дженгутай, Кизилярский перевал, Урма, Леваши, Хаджал-махи, Купша до Салтинского моста. Всего 100 верст 9 саж.; 2) Салтинского моста до Гунибского укрепления 13 верст [23]; и др. Первым батальоном 83-го Самурского пехотного полка была закончена постройка Гунибского моста с въездами на него с обеих сторон из сухой кладки в длину 47 сажен, а также расширена до 10 аршин часть подъема от моста на Гуниб на расстоянии 300 саж. и заготовлено 200 шт. сводного камня для двух водопроводных труб длиной по оси 8 аршин, в пролете 14 аршин. Для завершения работ оставалось еще расширить весь подъем от Гунибского моста до Гуниба до 10 арш., устроить 9 каменных водосточных труб с заготовлением для них 900 шт. груботесанного сводного камня, а также шоссировать часть дороги [24].

В наиболее важных участках и перевалах были построены почтовые станции, каменные караулки для сторожей и ремонтных бригад (например, около Кизил-Ярской ст., на Купшинском перевале и др.).

Строительство тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух, «разработанного в 1859 г. и окончательно законченного в 1871 г. войсками и отчасти вольнонаемными рабочими, обошлось казне в поперстной стоимости с разными на ней техническими сооружениями, кроме больших мостов около 20 000 руб.» [25]. Ветвь последней дороги от укрепления Гуниб до родника каменноугольного сланца длиной 13 в. 358 саж., разработанная в 1867–1868 гг., обошлась казне в 4500 руб. [26].

На всем протяжении почтового тракта Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух существовали почтовые станции. В «Ведомостях о протяжении дорог» указаны следующие почтовые станции: 1) от Темир-Хан-Шуры до почтовой ст. в сел. Большой Дженгутай – дорога 14 верст; 2) от почт. ст. Дженгутай до перевала Кизилярской почтовой ст. – 14 верст; 3) от Кизил-ярской почтовой ст. до Урминской почтовой ст. – 15 1/4 версты; 4) от Урминской почт. ст. до Левашинской – 14 верст; 5) от Левашинской почтовой ст. до Хаджал-махинской почтовой ст. – 15 верст.; 6) от Хаджал-махинской до Салтинской почт. ст. – 23 версты; 7) от Салтинской почт. ст. до укрепления Гуниб – 13 верст [27].

Почтовые станции выполняли операции по приему и отправке почтовой корреспонденции (отправка писем, посылок, денег во внутренние и пограничные города России). Любому лицу было представлено право пользоваться и телеграфом для подачи депеши. Телеграммы могли быть адресованы даже в местности, с которыми не имелось телеграфного сообщения. Депеши принимались на телеграфных станциях ежедневно. В Темир-Хан-Шуре депеша в 20 слов стоила 1 руб. [28], а плата за доставленную депешу в Хаджал-махи составляла 1 руб. 80 коп., Акуша и Цудахар – 2 руб. 50 коп., Усиша – 2 руб. 80 коп., Кадани-махи – 3 руб. 80 коп. и т.д. [29].

Почтово-торгово-телеграфный тракт Темир-Хан-Шура – Гуниб – Кумух являлся одним из статей постоянных доходов в казну.

Рассмотрим объем работы некоторых почтово-телеграфных отделений за 1896 г.

Почтово-телеграфные отделения	Получено корреспонденции	На сумму в руб.	Отправлено корреспонденции	На сумму в руб.
Гунибское	2678	124.366	1539	69.742
Левашинское	659	42843	525	47.329
Кумухское	3738	190.356	807	75.142

Приведенные в этой таблице цифры говорят сами за себя. В 1891 г., например, Гунибское отделение получило: денежных, ценных иногородних пакетов – 1803 шт., местных ценных посылок – 770, телеграмм – 1401, иногородних платных писем – 2548, бесплатных – 3803, открытых – 354, бандеролей – 362, ценных посылок – 624 шт. [30].

Проведение командованием Кавказской армии в стратегических целях колесных дорог в Нагорный Дагестан коренным образом изменило условия социально-экономического развития Дагестанской области. Темир-Хан-Шура стала торгово-ремесленным центром, соединявшим Нагорный Дагестан с плоскостью и внешними рынками, через ее территорию проходили важнейшие дороги Дагестана [31].

Строительство почтового тракта, соединяющего Нагорный Дагестан с Темир-Хан-Шурой и далее с плоскостью, оказало огромное влияние на весь ход экономического и политического развития Дагестана. Горцы острогом втягивались в сферу экономического развития России. В результате в экономике произошли значительные сдвиги: сельское хозяйство стало приобретать торговый характер, дальнейшее развитие получили кустарные промыслы, появились новые отрасли, расширялись старые и возникали новые населенные пункты вдоль шоссейных и грунтовых дорог. Значительно увеличилось число отходников.

Строительство шоссейных и грунтовых дорог, сооружение крепостей-слободок, развитие городов, ликвидация всякого рода пошлин способствовало позитивному развитию экономики Дагестана и усилению торгово-экономических связей с центральной Россией, Северным Кавказом, Закавказьем.

ЛИТЕРАТУРА

1. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией (далее – АКАК). Т. XI. Тифлис, 1888. С. 731.
2. Центральный государственный архив Республики Дагестан (далее – ЦГА РД). Ф. 52. Оп. 3. Д. 295; Кавказский календарь (далее – КК) на 1881 г. Тифлис, 1880. С. 76.
3. *Дубровин К.* История войны и владычества русских на Кавказе. Т. 1. СПб., 1871. С. 16.
4. *Воронов Н.И.* Из путешествия по Дагестану // Сборник сведений о кавказских горцах. Вып. I. Тифлис, 1868. С. 5.
5. ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 11. Д. 80; КК на 1879 г. С. 45.
6. Там же. Ф. 52. Оп. 3. Д. 28. Л. 13.
7. Там же. Ф. 52. Оп. 3. Д. 94. Л. 45.
8. Там же. Д. 4. Л. 50.
9. Там же. Оп. 1. Д. 28. Л. 16.
10. Там же. Оп. 3. Д. 7. Л. 6.
11. Там же. Д. 17.
12. Там же. Ф. 30. Оп. 1. Д. 5. Л. 12.
13. Там же. Ф. 52. Оп. 1. Д. 1. Л. 40.
14. Там же. Л. 133.
15. Там же. Д. 5. Л. 30.
16. Там же. Д. 1. Л. 132.
17. АКАК. Т. 12. С. 445.
18. ЦГА РД. Ф. 30. Оп. 2. Д. 9. Л. 14.
19. Там же. Ф. 52. Оп. 1. Д. 1. Л. 130.
20. Там же. Оп. 3. Д. 4. Л. 13.
21. Памятная книжка и адрес-календарь Дагестанской области на 1901 г. / под ред. *Е.И. Козубского*. Темир-Хан-Шура, 1901. С. 10; ЦГА РД Ф. 52. Оп. 1. Д. 1. Л. 133.
22. ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 98. Л. 5–6.
23. Там же. Ф. 52. Оп. 11. Д. 10. Л. 17.
24. Там же. Оп. 3. Д. 46. Л. 6.
25. Там же. Ф. 291. Оп. 1. Д. 2. Л. 91.
26. Кавказский календарь на 1879 г. Тифлис, 1878. С. 449; ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 3. Л. 11.
27. ЦГА РД. Ф. 52. Оп. 3. Д. 205. Л. 144.
28. Кавказский календарь на 1869 г. Тифлис, 1868. Л. 216.
29. ЦГА РД. Ф. 2. Оп. 2. Д. 19. Л. 7.
30. Там же. Д. 13. Л. 6–7.
31. *Абдуллаева М.И., Далгат Э.М., Мансурова А.Г.* Темир-Хан-Шура в XIX – начале XX века: от военного укрепления до административного центра Дагестанской области // Вестн. Дагест. науч. центра. 2013. № 48. С. 59.

Поступила в редакцию 08.04.2014 г.
Принята к печати 24.12.2014 г.